

STADTRAUM BAHNHOF SBB STADT UND BAHN GEMEINSAM ENTWICKELN

KURZFASSUNG



Erstellt im Auftrag des Kantons Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement

INHALT

1	WESHALB BRAUCHT ES EIN ENTWICKLUNGSKONZEPT?	2
2	WELCHE ZIELE WERDEN MIT DEM KONZEPT VERFOLGT?	2
3	WICHTIGE HERAUSFORDERUNGEN	3
4	DIE ZUKUNFT DES STADTRAUMS BAHNHOF SBB	5
5	WIE GEHT ES WEITER?	10

1 WESHALB BRAUCHT ES EIN ENTWICKLUNGSKONZEPT?



Verkehrsknoten Centralbahnplatz (Bild: Kanton Basel-Stadt)

Basels grösster Bahnhof – der Bahnhof SBB – wird sich in den kommenden Jahrzehnten stark verändern: Auf der Südseite des Bahnhofs, zum Quartier Gundeldingen, werden zwei zusätzliche Gleise mit Perons gebaut. Mit dem Herzstück Basel, der unterirdischen Durchmesserstrecke zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof respektive dem Bahnhof St. Johann, sind grosse Investitionen durch den Bund geplant. Der erwartete Passagierzuwachs macht neue Zugänge zum Bahnhof notwendig: Einen neuen wichtigen Zugang im westlichen Bahnhofsbereich sowie untergeordnete neue Eingänge östlich der Passerelle gelegen. Für diese benötigt es geeignete Umsteigemöglichkeiten auf den städtischen Verkehr, zusätzliche Veloabstellplätze, eine Veloquerung im östlichen Bahnareal sowie die attraktive Gestaltung des künftigen Stadtraums. Vor allem Zufussgehende, aber auch Velofahrende sollen die Innenstadt sowie das Quartier Gundeldingen besser erreichen können. Die Trennwirkung des Bahnhofs soll vermindert werden, damit das Quartier Gundeldingen besser an die Innenstadt angebunden ist. Bei der Entwicklung des Stadtraums um den Bahnhof SBB gilt es auch der Veränderung des Stadtklimas aufgrund des Klimawandels sowie dem Anspruch der qualitativen Verdichtung zur Schaffung von zusätzlichem, städtischem Wohn- und Büroraum Rechnung zu tragen.

Deshalb hat der Regierungsrat 2018 das vorliegende Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben und 2020 beschlossen. Das Konzept sorgt dafür, dass Verkehr, Städtebau, Stadtökologie und Stadtklima in den laufenden und geplanten Vorhaben der Bahn, des Kantons und weiterer Akteure angemessen berücksichtigt werden.

2 WELCHE ZIELE WERDEN MIT DEM KONZEPT VERFOLGT?

Das Konzept gibt eine Gesamtsicht über die angestrebte Entwicklung des Bahnhofs Basel SBB und seines Umfeldes. Es dient der Koordination der bevorstehenden Vorhaben und nutzt die Chancen und Herausforderungen durch die Ausbauten der Bahninfrastruktur zur Verbesserung der heutigen Situation. Mit dem Konzept werden folgende Ziele verfolgt:

Verkehr

- Erreichbarkeit zwischen den umgebenden Quartieren und dem Stadtraum Bahnhof verbessern
- Trennwirkung der Bahngleise zwischen den Quartieren vermindern
- Entlastung Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen
- Kundenkomfort für Reisende verbessern

Städtebau

- Attraktive und übersichtliche Ankunfts- und Aufenthaltssituationen schaffen
- Die Identität und die Einbindung wichtiger Räume verbessern
- Mehr Platz zum Wohnen und Arbeiten schaffen

Stadtökologie und Stadtklima

- Naturwerte und Verbindung von Naturräumen verbessern
- Stadtklima verbessern

1/2



Meret Oppenheim-Platz (Bild: Kanton Basel-Stadt)

3 WICHTIGE HERAUSFORDERUNGEN

Das Konzept baut auf Projekten der Bahn, des Kantons sowie Privater und zeigt auf, dass an relevanten Orten nördlich und südlich des Bahnhofs weitere Anpassungen notwendig sind, damit der Bahnhof mit seinem Umfeld auch in Zukunft seine Funktion erfüllen kann. So werden mit dem Projekt «Herzstück» grössere Anpassungen am Bahnhof SBB und seiner Umgebung notwendig. Auch weitere grosse Bauprojekte im direkten Umfeld des Bahnhofs, wie beispielsweise das «Nauentor», bewirken Veränderungen im Stadtraum. Die grössten Herausforderungen sind dabei im nördlichen Stadtraum zu lösen:

- Die neue Personenunterführung West und die Erschliessung der Perrons über die neue Margarethenbrücke werden die Personenströme verändern. Künftig werden mehr Personen im westlichen Bereich den Bahnhof verlassen respektive betreten.
- Der öffentliche Raum vor der Markthalle und dessen Anbindung an die Innenstadt via Innere Margarethenstrasse wird an Bedeutung gewinnen. Deshalb muss die unattraktive Strasse für den Velo- und Fussverkehr besser gestaltet werden.
- Die Arbeiten am Westflügel des Bahnhofs werden das Bahhofsinnere auf. Deren Abschluss ist für das Jahr 2022 vorgesehen.
- Der Centralbahnplatz ist hinsichtlich Personenströme an seiner Leistungsgrenze. Ferner müssen die Tramgleise aufgrund ihrer Abnutzung voraussichtlich 2028 saniert werden. Es bietet sich an, den Centralbahnplatz auch in seiner Gestaltung anzupassen.
- Die Nauenstrasse bildet eine Zäsur und trennt den Bahnhof von der Innenstadt. Das Konzept zeigt auf, wie Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende die Nauenstrasse sicherer und direkter überqueren könnten.
- Das Projekt «Nauentor» (Ersatz des Postreitergebäudes entlang der Peter Merian-Brücke) bietet die Chance, die Nord- und Südseite des Bahnhofs zu verbinden. Voraussetzung ist, dass die Erdgeschosssebene optimal mit dem öffentlichen Raum verknüpft wird.

Die Vorhaben müssen verträglich in den Stadtraum integriert werden. Denkmalgeschützte Blockränder und Einzelobjekte müssen ebenso beachtet werden, wie die zukünftigen Personenströme. Alles deutet darauf hin, dass dadurch im Bereich der Markthalle ein neuer öffentlicher Raum entstehen wird. Im südlichen Raum bildet die Güterstrasse der wichtigste öffentlich Raum. Der umgestaltete Meret Oppenheim-Platz, das Meret Oppenheim-Hochhaus und die Veränderungen entlang der Meret Oppenheim-Strasse sind mächtige Vorboten des bevorstehenden Wandels:

- Mit dem Ausbauschnitt 2025 durch die Bahn wird das Gleisfeld um die Gleise 19 und 20 erweitert.
- Der zukünftige Zugang zur Personenunterführung West wird auf den Meret Oppenheim-Platz hin ausgerichtet sein.
- Eine weitere Querung im östlichen Gleisfeld ermöglicht eine zusätzliche Veloverbindung zwischen dem Gundeldinger-Quartier und der Innenstadt.

Die Elisabethenanlage ist der einzige grosse Grünraum rund um den Bahnhof. Umso wichtiger ist es, bei zukünftigen Umgestaltungen den Aspekten Grünraum, Ökologie und Stadtklima grosse Bedeutung zu schenken sowie kühlende Wasserelemente und Versickerungsflächen in den Stadtraum einzubauen.



Bahnhof SBB, Gleis 7/8 und Passerelle (Bild: SBB CFF FFS)

4 DIE ZUKUNFT DES STADTRAUMS BAHNHOF SBB

Die wesentlichen Eingriffe werden auf der Nordseite des Bahnhofs vorgeschlagen: Die erwarteten zusätzlichen Personenfrequenzen müssen besser verteilt werden; der Bahnhof braucht weitere Zugänge. Der bedeutendste dieser neuen Zugänge soll vom Bereich des Bahnhofs SNCF / Elsässertor in den Raum vor der Markthalle führen. Dieser neue «Markthallenplatz» soll hinsichtlich Personenströme und Umsteigemöglichkeiten auf das städtische Verkehrsnetz zum wichtigen Verbindungselement zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt werden. Centralbahnplatz und «Markthallenplatz» werden in Zukunft gemeinsam für die Abwicklung der wachsenden Personenströme verantwortlich sein. Der Centralbahnplatz soll noch stärker zum repräsentativen «Bahnhofplatz» werden.

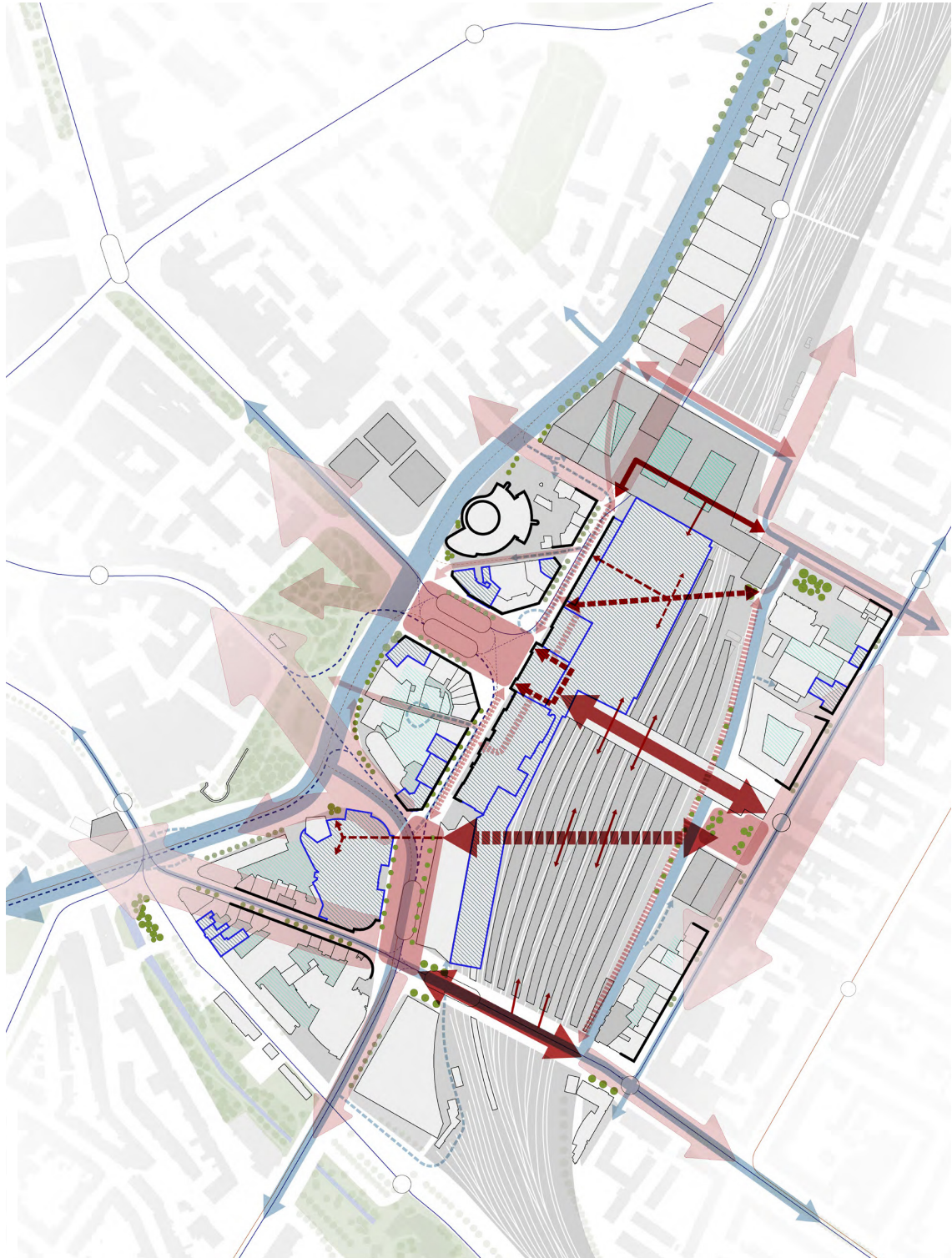
Der Bahnhof bekommt mit den neuen «Markthallenplatz» eine attraktivere und kürzere Verbindung zu Innenstadt. Dafür soll der Kanton die Attraktivität für Zufussgehende und Velofahrende erhöhen, zusätzliche Veloabstellplätze schaffen und den öffentlichen Raum der Inneren Margarethenstrasse umgestalten. Dabei könnten auch Grünelemente platziert werden.

Eine längerfristig vorgesehene Umgestaltung der Nauenstrasse eröffnet die grosse Chance, die Wallanlage zwischen Elisabethen-anlage und Heuwaage als zusammenhängenden Freiraum wiederherzustellen und den heute fast ausschliesslich dem Autoverkehr vorbehaltenen Raum um die Markthallenbrücke und den Naudentunnel als attraktive Verbindung vom zukünftigen «Markthallenplatz» in die Elisabethenstrasse anbieten zu können.

Das bereits heute stark in Veränderung begriffene Bahnhofsumfeld im Gundeldinger-Quartier erhält mittelfristig durch den Ausbauschnitt 2025 der Bahn eine neue Gestalt. Die Bahn rückt durch zusätzliche Gleise näher ans Quartier. Das Umfeld soll längerfristig nicht nur hinsichtlich des Verkehrs optimiert werden, sondern auch den Bahnhof stärker mit der Stadt verknüpfen. Zudem müssen zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen und der Raum soll grüner werden und damit einen attraktiven Freiraum bieten.

Das Umfeld des Bahnhofs lässt sich in sechs Teilräume gliedern, für die separate Entwicklungsvorstellungen und Massnahmen erarbeitet wurden, ohne den Gesamtzusammenhang aus den Augen zu verlieren (vgl. Konzeptkarte S. 6). Diese werden im folgenden Kapitel dargestellt.

KONZEPTKARTE

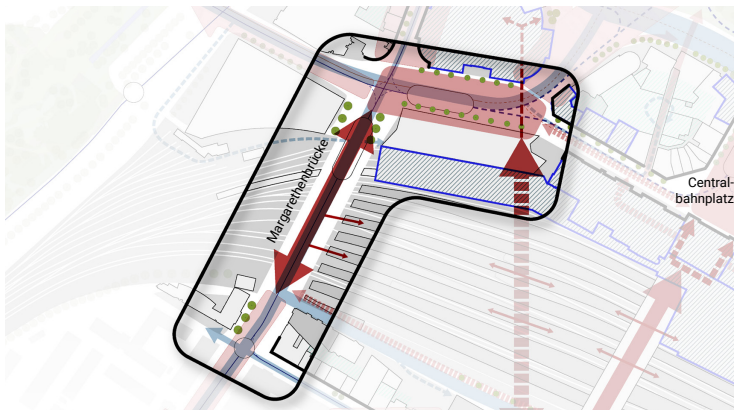


- Netzwerk Stadtraum Bahnhof**
- Gleisquerung oberirdisch
 - Gleisquerung unterirdisch
 - Gleisquerung ohne Bahnhofzugang
 - Perronzugang (schematisch)
 - Ankunftsort
 - Primäre Anbindung Innenstadt & Cundeldingen
 - Sekundäre Anbindung Innenstadt & Cundeldingen
 - Informelle Anbindung Innenstadt & Cundeldingen
 - Verteilung Personenströme
- Verkehr**
- Haltestelle
 - Tram
 - Tram (zu prüfen)
 - Bus
 - Motorisierter Individualverkehr
 - Zufahrt PP
- Verdichtung**
- Geschützte Objekte (Inventar- & Denkmalverzeichnis)
 - Erhaltenswerte räumliche Qualitäten & wichtige Raumkanten
 - Neue Projekte
 - Kürzlich gebaut oder in Planung
 - Geringe Dichte, innere Qualitäten
- Freiraum**
- Grüne Vernetzungsachse
 - Vorzonen & Aufenthaltsräume
 - Bestandsraum von besonderer räumlicher Relevanz

4.1 VERTIEFUNGSRÄUME

«Markthallenplatz» und Margarethenstrasse / Margarethenbrücke

Beim Bahnhof SNCF / Elsässertor entsteht ein zweiter Hauptzugang zu den Perrons. Der Raum zwischen Elsässertor und Markthalle soll als attraktiver Platz ausgestaltet werden. Damit wird der neu entstehende «Markthallenplatz» zum zweiten wichtigen Ankunftsort am Bahnhof Basel SBB. Die genaue Lage des neuen Zugangs steht noch nicht fest. Weitere Zugänge zum westlichen Gleisfeld kommen auf der neuen Margarethenbrücke zu liegen. Die Margarethenbrücke ist funktionaler Teil des «Markthallenplatzes». Um Platz für die zu erwartenden Fussgängerströme und einen attraktiven Platz zu gewinnen, werden die Viaduktstrasse vor der Markthalle voraussichtlich um eine Fahrspur reduziert und die Tramhaltestelle Markthalle seitlich verschoben. Für eine Bushaltestelle ist auf dem neuen «Markthallenplatz» nach heutigem Kenntnisstand zu wenig Raum vorhanden. Sie ist in der Centralbahnstrasse vorgesehen.



Massnahmen

Neugestaltung «Markthallenplatz»
(Planung ab 2020)

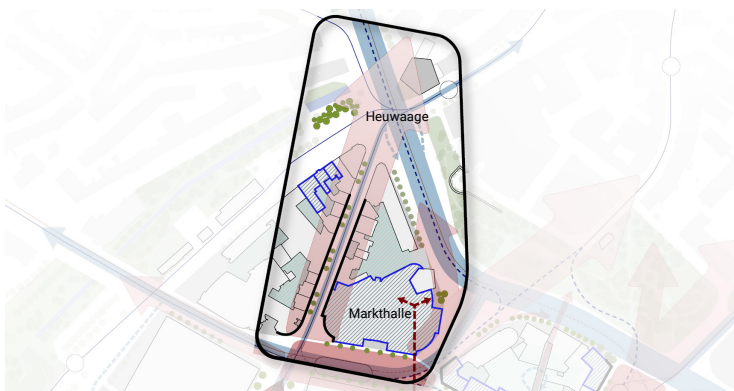
Ersatz Margarethenbrücke
(Planung ab 2020)

Neue Standorte Veloparkierung
ausserhalb des öffentlichen Raumes
(Planung ab 2020)

Führung / Verlegung der Busse und
Tramlinien prüfen (Planung ab 2020)

Innere Margarethenstrasse / Heuwaage

Der neu entstehende «Markthallenplatz» muss besser an die Innenstadt angebunden werden. Eine Neugestaltung der Inneren Margarethenstrasse soll den Fuss- und Veloverkehr stärker berücksichtigen und bietet die Chance mit mehr Stadtgrün die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima zu verbessern. Der Raum um die Heuwaage soll durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sowie als wichtiger Grünraum weiterentwickelt werden.



Innere Margarethenstrasse

Massnahmen

Umgestaltung Innere Margarethenstrasse und
Anpassung Boulevardplan
(mittelfristiger Zeithorizont)

Umgestaltung der Grünflächen im Bereich
Birsigtal-Heuwaage und der Wallanlagen und
Schaffen ökologischer Vernetzungsmöglichkei-
ten (längerfristiger Zeithorizont)



Centralbahnstrasse West (Blick Richtung Centralbahnplatz)

Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke

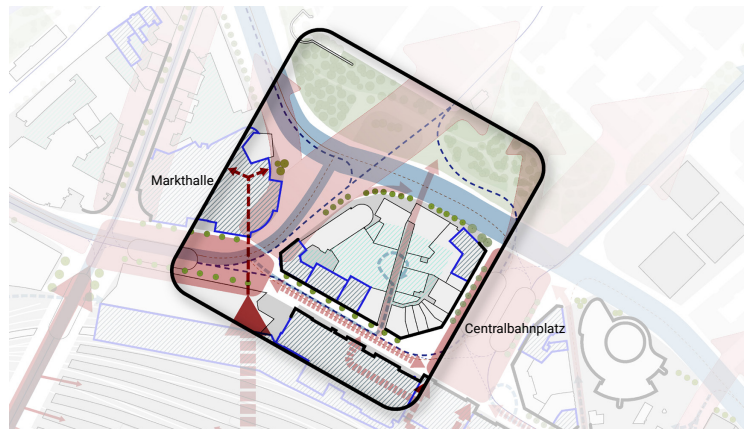
Die Situation an der Markthallenbrücke / Nauenstrasse ist heute vom Verkehr dominiert und unattraktiv für den Aufenthalt. Die Strassenplanung aus den 60er Jahren wird heute als Zäsur wahrgenommen und soll längerfristig wieder rückgängig gemacht werden. Dies bietet die Chance, den Fuss- und Veloverkehr entlang des Gevierts Küchengasse und Elisabethenstrasse auf einer Ebene direkt und attraktiv in die Innenstadt zu lenken und entlang des Gevierts Küchengasse Räume mit Aufenthaltsqualität zu realisieren. Mit einer Umgestaltung der Nauenstrasse entsteht die Möglichkeit, den Park Elisabethenanlage über die Wallanlage mit der Heuwaage als Freiraum zu verbinden. Die Veränderungen stehen in grosser Abhängigkeit vom gesamtstädtischen Verkehrsnetz und der Entwicklungsbereitschaft privater Grundeigentümer. Aus diesem Grund sind die im Bereich der Nauenstrasse vorgeschlagenen Veränderungen längerfristig anzustreben.

Massnahmen

Umgestaltung Centralbahnstrasse West
(Planung ab 2020)

Umbau Markthallenbrücke und Anschlüsse
Nauenstrasse / Innenstadt prüfen
(längerfristiger Zeithorizont)

Städtebauliche Aufwertung für
das Geviert Küchengasse
(längerfristiger Zeithorizont)



4



Centralbahnplatz (Blick Richtung Aeschenplatz)

Centralbahnplatz

Der Centralbahnplatz soll eine breitere, dem Fussverkehr vorbehaltene Mittelachse erhalten. Diese Mittelachse verbindet den Bahnhof mit einem neuen Übergang über die Nauenstrasse mit der Innenstadt. Dies kann möglich werden durch eine Reduktion von sechs auf vier Haltekanten. Sollte es gelingen, die Tramlinien 1, 2 und 8 vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse zu führen und am Bankverein gleichwertige Umsteigebeziehungen anzubieten, gewinnt der Raum seinen repräsentativen Charakter zurück und bietet mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger. Durch eine verbesserte Zugänglichkeit im Ostflügel des Bahnhofs und neue Nutzungen soll sich der Bahnhof stärker zur Centralbahnstrasse Ost hin öffnen.

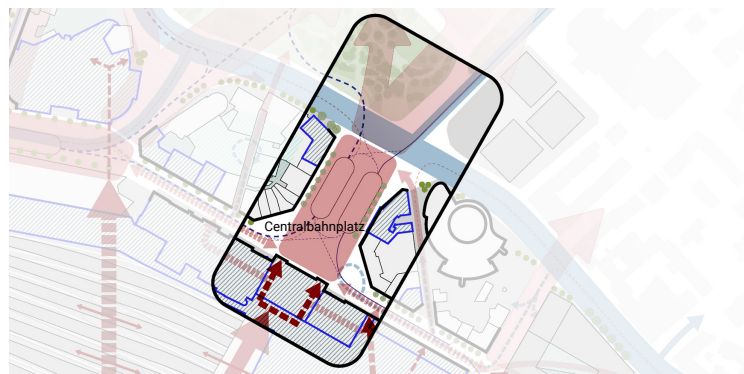
Massnahmen

Umgestaltung Centralbahnplatz
(Planung ab 2020)

Entflechtung Tramlinien und Verlegung Buswendescheife (Planung ab 2020)

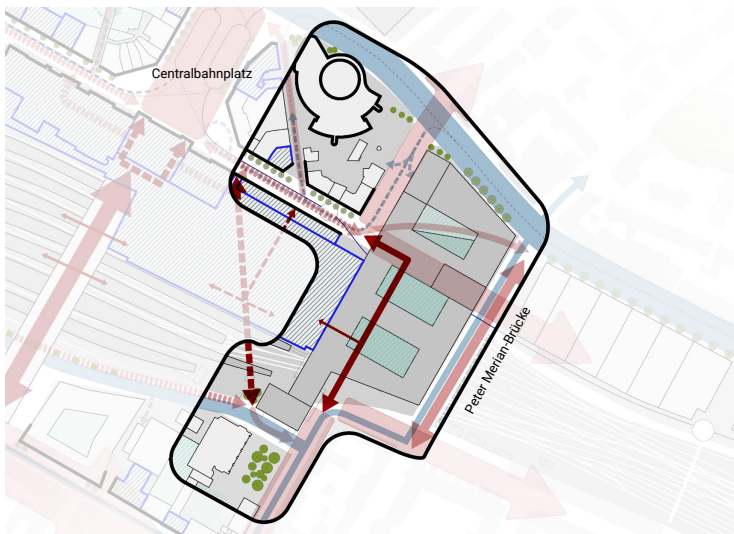
Querung der Nauenstrasse in Verlängerung
Centralbahnplatz, Verschieben des Strassburger-Denkmals in die Achse des Bahnhofgebäudes (Planung ab 2020)

Prüfung zusätzlicher Verbindungen zwischen
Passerelle und Centralbahnplatz / Centralbahnstrasse Ost (längerfristiger Zeithorizont)



Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost

Rund um den Bahnhof könnte durch Verdichtung weiterer Raum zum Wohnen und Arbeiten geschaffen werden. Ein Beispiel dafür ist das bereits geplante Projekt Nauentor. Das Tor stellt hohe Anforderungen an die Bezüge in angrenzende Quartiere sowie an attraktive Erdgeschosse und Freiräume. Die bestehenden Fuss- und Veloverbindungen sowie eine neue Personenunterführung Ost sind funktional und gestalterisch untereinander abzustimmen und gut sichtbar einzubetten, damit sie zur besseren Quartiervernetzung beitragen. Eine neue Veloquerung zwischen der Meret Oppenheim-Strasse und der Heumattstrasse soll das Gundeldingen-Quartier mit der Innenstadt verbinden.



Massnahmen

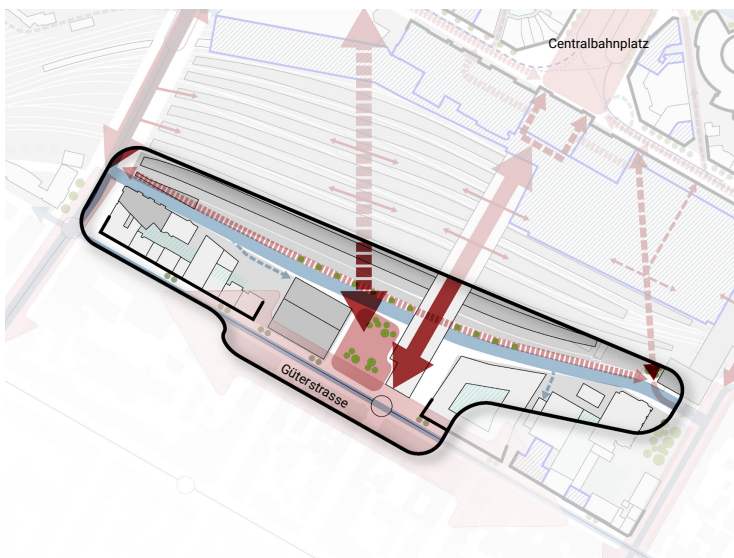
Anbindung Projekt Nauentor an den öffentlichen Raum im Süden und Norden (Planungen laufend)

Städtebauliche und stadtklimatische Untersuchung zu den Möglichkeiten der Verdichtung mit Hochhäusern (Planung ab 2020)

Veloquerung im Bereich des östlichen Gleises prüfen (Planung ab 2020)

Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse

Die Kernaufgabe in diesem Raum bildet die gestalterische Integration der neuen Zugänge. Attraktive und gut auffindbare Eingänge sowie die Aufwertung der Grün- und Freiräume leisten einen wichtigen Beitrag dazu. Die Integration von Veloabstellplätzen stellt zudem eine wichtige Herausforderung dar.



Meret Oppenheim-Platz (Blick Richtung Gleisfeld)

Massnahmen

Städtebauliche und freiräumliche Prüfung einer Aufwertung Meret Oppenheim-Strasse und Bahnhofskante Süd unter starker Gewichtung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte (längerfristiger Zeithorizont)

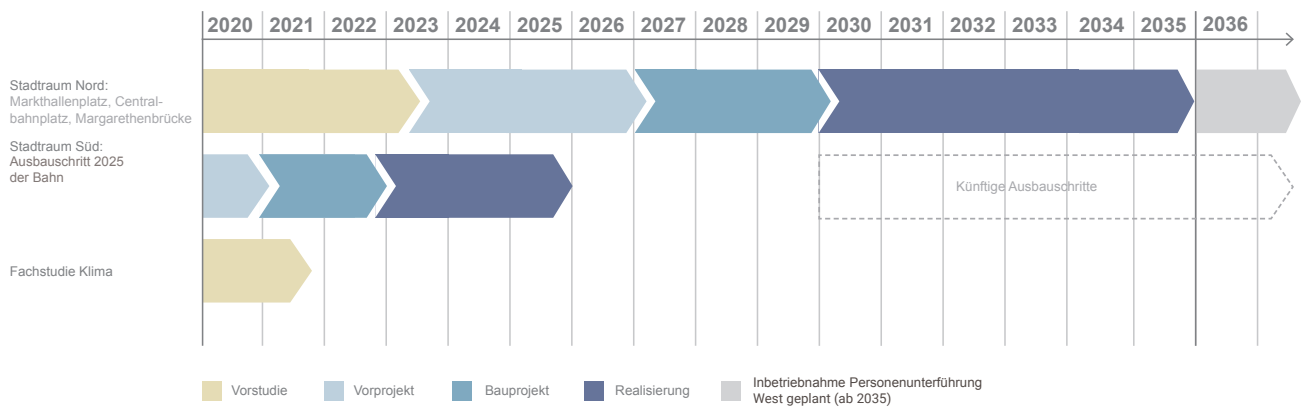
Einbettung der Zugänge zum Bahnhof SBB unter Berücksichtigung der verschiedenen Stadtebenen (längerfristiger Zeithorizont)

5 WIE GEHT ES WEITER?

Die Projekte des Kantons Basel-Stadt sollen parallel zu den Bahninfrastrukturprojekten am Bahnhof SBB entwickelt werden, damit der Kanton Basel-Stadt die für die Einbettung der neuen Infrastrukturen notwendigen Voraussetzungen schaffen kann. Noch 2020 möchte der Kanton deshalb mit einer Vorstudie für den nördlichen Stadtraum, beinhaltend u.a. die Margarethenbrücke, den «Markthallenplatz» und den Centralbahnplatz, beginnen. Der «Markthallenplatz» muss bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme der Personenerschliessung West im Jahr 2035 umgestaltet sein. Da grosse Bauvorhaben nicht gleichzeitig gebaut werden können, muss deren Realisierung aufeinander abgestimmt sein.

Ergänzend zur genannten Vorstudie im nördlichen Stadtraum soll im Jahr 2020 für den Gesamttraum um den Bahnhof eine Fachstudie Klima erarbeitet werden, welche als Grundlage für weitere Verdichtungsabsichten mit Hochhäusern dient. Die im südlichen Bereich des Bahnhofs auf Seite des Gundeldinger-Quartiers vorgesehenen Massnahmen sind weitgehend abhängig von den Planungen des künftigen Ausbauschnittes 2040. Vorstudien für die Massnahmen des Konzepts können hier deshalb erst beginnen, wenn diese Pläne konkreter sind.

Vorerst stehen in diesem Raum die Realisierung der Gleise 19 und 20 (Ausbauschritt 2025 der Bahn) sowie der Bau der provisorischen Personenüberführung an.



IMPRESSUM

Auftraggeber

Kanton Basel-Stadt:
Bau- und Verkehrsdepartement

Bearbeitung

KEEAS AG Raumkonzepte, Zürich
Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich

Titelbild: Centralbahnplatz (Bild: Kanton Basel-Stadt)